

## Tíz éves a Magyar Duna-Tengerhajózás

ÜTÖTT-KOPOTT, különös alakú hajó futott be 1933 júniusában a Ganz-gyár újpesti kikötőjébe. Az *Apollinaris III.* feliratot viselte s rakománya egyiptomi gyapot volt. A viharvert járművet nem fogadta zászlódísz és ünneplő közönség, pedig megérkezése nagy eseményt jelentett, legalább is a beavatottak számára: a hajó Alexandriában vette fel rakományát s a Levante tengereiről jött fel a Dunán. A kíséret, melyet annyi vita, gúnyos megjegyzés kísért, de amelyhez sok-sok „szárazon maradt” régi magyar tengerész végső reményét is fűzte, — sikerrel járt! A római korba visszanyúló tervek megvalósítása gyakorlati alapon vehette kezdetét; az *átrakás nélküli* áruszállítás tengeri kikötők és dunai városok között, azaz a tengertől elzárt Csonka-Magyarország számára megnyílt a világforgalom nagy óceáni útvonalaiba való bekapcsolódás óriási ígéretű lehetősége. Kossuth gondolata, a *Tengerre magyar!* a cél felé megtette az első lépést.

A 350 tonnás *Apollinaris III.* hollandi motoros — melyet kísérletképpen és mintavételre rendelt Budapestre a magyar érdekeltség — útja a viszontagságok sorozata volt. A viharos Viscaya-öbölben eltört a propeller tengelye, később egy másik géphibával Oran kikötőjébe kellett bevontatni. Itt, egy hajón történt robbanás során, halálát lelta a parancsnok, Lehrer kapitány. A hajót, ósdi felszerelését (üzemanyag, gép, személyzet, stb. közös tető alatt voltak!), lomha mozgását az út összes kikötőiben gúnyolták, még a görög partokon is, pedig itt a világ összes kivénhedt teknőit meg lehet találni a kikötőkben.

A másik „kísérleti hajó” a már ócskavasnak szánt 1310 tonnás *Marquise de Lubersac* volt. A vén bárka dicsőséges multra tekinthetett vissza (az első világháborúban orrára szerelt ágyúval járta a Csatornát Bristol és Páris között, szemet hordva, részt vett egy tengeri csatában is, sőt egy német tengeralattjárót el is süllyesztett), de valami ragyogó állapotban nem lehetett, ha a magyar kormány 30 ezer pengőért megvehetette. „Néhány nagy szeget ütöttek belé, felhúzták reá a magyar lobogót, ráfestették a *Duna* nevet és sok-sok mentőövvel elindult az első magyar folyam-tengerjáró Rouen-ből. A hajót a teljesen lerongyolódott magyar tengerészek vezették,” —

írja a hajót Rotterdamtól Budapestig ezer veszély és nehézség közt dicsőségesen hazavezető parancsnok, *Dobozi Dénes*, „de biztossága az Úr Istenen kívül más nem volt. Útközben három álló hónapig javítani és átszerelni kellett a gépeket, Genova, Civitavecchia, Messina, Pireusz összes mechanikusai végigócsároltak bennünket. Csak tengerálló árút, szenet, narancsot mertek reánk bízni, a messinai ügynök még reá sem mert szállni a hajóra és alig kaptunk megfelelő előleget élelmiszerek beszerzésére. Senki nem bízott abban, hogy elérjük Budapestet. Végre, mindenütt sajnálkozással és kételkedéssel kísértén, 1934 novemberében becammogtunk Sulinába. Hogy mennyi sürgönyt menesztettek erre-arra ügynökeink és gazdánk, annak csak a nemzetközi posta a megmondhatója, de tény, hogy folyton kérdezősködtek felőlünk. Minden okuk megvolt erre! Jó esetben öt napig jártunk egy kétnapos utat, hol a szén volt rossz, hol a fűtők, amikor pedig Genováól olajtüzeléssel mentünk, a porlasztókkal és a naftával akadt örökké bajunk. Nem felejem el azt sem, amikor meg kellett állnunk a háborgó tengeren gépjavítás céljából és a hullámok játékszerként dobálták a hajót órákon át... Sulinában már várt bennünket az 1934 augusztusában vízrebocsátott — teljesen az *Apollinaris III.* mintájára készült — első magyar építésű hajó, a *Budapest*. Micsoda találkozás! Ők azt hitték, hogy egy 1310 tonnás óriáshajó jön, mi pedig egy remek, új, modern hajóval szerettünk volna saját keserveink után vigasztalódni. És mi egy elfaragott, kufferszerű furcsaságot találtunk, amin semmi hajóforma nem volt, ők pedig a mi öreg, csúf, köhögő *Dunánkat* látták“...

Valóságos hősköltemény az első évek története. Aztán lassan átsegíti a sok-sok becsületes akarattal fűtött új-magyar próbálkozást a gyermekbetegségekben az Isten, a tengerészetet állandóan támogató Kormányzó Úr, s a fejlődő hazai ipar, mely olcsó szállítási lehetőségeket keresett a Levante országaiba. Az öreg *Dunát* egyébként sok javítással egészen használhatóvá tették, s miután százezreket hozott a *Magyar Királyi Duna-Tengerhajózási Rt*-nek, 22-ik útján, 1940 áprilisában, a Fekete-tengeren, egy vihar alkalmával elpusztult. Két világháború még egy hajónak is sok, — mondták elmerengve az öregebb tengerészek...

A mai magyar *marina* szervezete, a DTRT, 1936 márciusában alakult meg, az államkincstár erős érdekeltségével. Két hajóval indult a vállalat: a *Budapesttel* és a *Dunával*. Egy hónappal később, 1936 április 16-án vízrebocsátották a *Szeged* nevű 595 tonnás motort. Ennek kissé jobban sikerült már a formája, kivitele modernebb és a személyzet részére megfelelőbb az elhelyezés, mint a *Budapest*en. De a fellendült levantei szállítás számára már nem bizonyult elegendőnek a kb. 2000 tonnányi hajótér, s a Ganz-gyár kiváló tervezői hozzáálltak, hogy végre olyan tengerjáró hajót alkossanak, amelyet nem kifogásol a tengerész és nem mosolyog meg a kikötők lebzselője. Másfél évi munka eredménye lett az 1202 tonnás *Tisza*, az eddigiek közt a legsikerültebb magyar hajó. Karcsú, hosszúkás teste jól bírja a sekély dunai vízállást és a tenger hullámainak csapását, könnyedén tesz meg óránként 10.5 tengeri mértföldet (= kb. 21 km) kitűnő Ganz-Jendrassik rendszerű 800 lóerős motorjaival,

és úgy anyag, mint berendezés és üzembiztonság tekintetében ismerést váltott ki hozzáértők és laikusok részéről egyaránt.

A Tiszában megalkotott hajótipus annyira bevált később a gyakorlatban, hogy az 1937. október 20-án történt vízrebocsátás óta három hasonlóját készítette el a Ganz-gyár. A Kassa 1939. május 16-án, az Ungvár 1941. február 27-én, a Kolozsvár pedig 1941. április 3-án csúszott a Duna vizébe. Ezekkel együtt 1941. nyarára 6 hajót és közel 6000 tonna hajóteret jelentettek a néhány évvel ezelőtt még kézlegyintéssel fogadott magyar folyamtengerjárók. Nincs szándékunkban részletes üzemi és kereskedelmi adatok olvastatásával terhelni e tájékoztatónak szánt közlemény olvasóit, de megemlíttük, fogalomalkotás céljából, hogy a századik levantei út jubilálásakor (1939. december 14.) kereken 750 ezer km volt a magyar folyam-tengerjáró hajók addigi útteljesítménye, 1936 óta úgyszólván kizárólagos lebonyolítói a Levante és Magyarország közt — a háború kitöréséig egyre erősödő — forgalomnak, többszáz embernek ad a vállalat kenyeret, a hajók messzeláthatóan hirdetik a magyar kiktartás és akarat diadalát, — végül pedig 1940-ben egymillió pengő tiszta hasznot is hoztak az országnak, ami valutáris szempontból óriási eredmény!

A hajók magyar személyzettel, magyar lobogóval, a világ minden részéből származó áruval közlekednek tíz esztendeje. Egy rövidebb és egy hosszabb útvonal szokásos. A rövidebb Budapesttől Sulinán át Istanbulig és vissza kb. 3800 km, a hosszabbik pedig Budapest—Alexandria közt kb. 10.000 km. E sorok írója a Tisza tizedik útján vett részt (1939 június-augusztusában); ekkor Istanbul—Beyrouth—Haifa—Tel Aviv—Port Said—Alexandria—Kréta—Pireusz—Vólosz—Szamosz—Izmir—Istanbul voltak a főbb tengeri állomások, s a megtett út több volt 11 ezer kilométernél. A hajókon vilamos tűzhely, jégszekrény, világítás, ventilláció van, áram hajtja a hatalmas rakodógépeket is és a Tisza-típusú hajókon már kényelmes az elhelyezés, jóllehet természetesen — áruszállító hajóról lévén szó — igen szűkek a kabinok és a folyosók. A gyakrabban szállított áruk: gépek, vasárúk, vascsövek, fürdőfelszerelések, hídszerkezetek, építőanyagok, papír, zománc- és kőedények (házánkából), míg a Levante országaiból, illetve a Levante kikötőinek közvetítésével főleg szárított és héjas gyümölcs (narancs, füge, mazsola, kopra), gyanta, terpentín, ipari olaj, pamut, raffia, görög bor a minden alkalommal elmerülésig megrakott hajók terhe. Kedvező vízállás idején a hajók Pozsonyig, sőt Bécsig is felmennek. Hogy mit jelent az átrakás nélküli szállítás lehetősége, arra csak szemléltetőnek hozzuk fel az 1939 előtt nagy tömegben Szíriába, Egyiptomba és Palesztinába szállított abroncsvas esetét. Ezt az árucikket a DTRT hajók a csepeli kikötőben egyenesen a gyárból rakják be és kirakhatják a legkisebb török vagy szíriai kikötőben is, hiszen a kecses magyar hajók mindenhová beférnek. A rendkívül kényes áru, mely nagyon megsínyli az átrakással járó rozsdásodást, ilyen módon sértetlenül jut rendeltetési helyére és így versenyképessége nagyban emelkedik. Ugyanez a helyzet a törékeny fayence-áruknál is, melyekkel a magyar ipar szinte monopolisztikus helyzetet vívhat ki.

magának Közel-Keleten, de felmerült — a háború kitörésének idejében — az a nagyon életrevaló terv is, hogy Magyarország, esetleg éppen Szeged lássa el a forró levantei kikötőket az ott annyira hiányzó palackos ásványvizekkel. A felsorolást tovább is lehetne folytatni; az előnyök és lehetőségek nagy perspektívája bontakoznék ki. És mi ehhez képest az az átlag egy millió pengő, amibe egy Tisza-típusú hajó kerül; akkora a befektetés, amennyit a vállalat egyetlen normális üzleti évben tiszta haszonként ki tud hozni. A hajók ugyanis a Duna beálltának és zajlásának tartama alatt (átlag 3 hó) földközítengeri parti fuvarozást végeznek, — béke idején...

Az életteljes fejlődést, amely már sorozatos újabb hajórendelésben is megnyilvánult, természetesen megállította a háború. Ennek hatásait a magyar folyam-tengerhajózás erősen 1941 ősze óta érzi. A Fekete-tengeren rendkívül veszélyes a közlekedés, az *Ungvár* a személyzet legnagyobb részével együtt odaveszett és a *Kolozsvár* is komoly sérüléseket szenvedett az úszó aknák robbanása következtében. Géppuskával, ágyúval, karavánban jár a négy kis magyar hajó, fő útvonala mostanában a Fekete-tenger nyugati részében fekvő orosz kikötők és néha-néha Istanbul. De ha a jelen sivár képet nyújt is, a jövő változatlanul nagy lehetőségeket ígér a hajók számára. Minden felelős tényező megegyezik abban, hogy a hajóépítést most sem szabad szüneteltetni, sőt fokozni kell, hiszen a hajótervezések következtében kincset ér minden vízi szállítóeszköz. A háború utáni tervekről talán korai egyelőre beszélni. Megemlítjük, hogy 2300, illetve 4000 tonnás Budapest—Délamerika és Budapest—India közt járó hajók építése a részben már meg is valósított cél. Részletes terveket készítettek az illetékesek az Európát átszelő Adria—Száva—Duna—Odera—Keleti-tenger és Adria—Po—Bodentó—Duna—Északi-tenger csatornákról, melyeken természetesen a mi hajóink is közlekedhetnének. Ujvidék igazi fellendülése, Szeged kikötővárossá fejlődése és az egész magyar Délvidék gazdasági sorsa persze a legszorosabb kapcsolatban van a magyar folyam-tengerhajózással is.

Régi, és méltatlanul elfeledett nagy közgazdánk, Berzeviczy Gergely tervei kísértének ismét, de reméljük, hogy ezúttal nem maradnak csupán tervek, hanem megéri a realizálódást is. A tíz évet ünneplő magyar Duna-tengerhajózás eredményei felbátorítanak a továbbiakban való bizakodásra is.

ALDOBOLYI NAGY MIKLÓS